ARIPI ROMÂNEŞTI



Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

653



DE STRAJĂ PE COASTA MĂRII, ÎN AMURG
(foto Cpt. Cdor V. Dumitrescu)

25 NOEMBRIE 1943
ANUL III. Nr. 52
LEI 20

„ARIPI ROMANEȘTI“ Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacție și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director. Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ“, București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com.

Căpitan Comandor AVIATOR Nicu Iosifescu

A căzut — victima unui accident de avion — în cursul unei misiuni „sufletești", bunul meu camarad și prieten, Nicu Iosifescu!

In calitate de comandant secund al unei flotile de bombardament se deplasase pe front, pentru a-și revedea foștii lui subalterni, alături de cari luptase o iarnă întreagă cot la cot dincolo de Nipru, înfruntând împreună aceleași primejdii, necazuri și bucurii! Comandase pe frontul de Răsărit un celebru grup de bombardament greu și se despărțise cu mare regret de dragii lui camarazi și prieteni pe care-i avusese sub comandă. Era iubit de toți cei care-l apropiase: Nicu Iosifescu știa să obțină acest rezultat prin atitudini simple, necalculate și prin fapte sincere pornite dintr'un suflet de elită!

Știa să se adreseze subalternului cel mai umil; deținea secretul de a fi un excelent șef, aducând la convingeri creatoare pe cei mici, prin exemplul muncii și devotamentului său pentru armă și printr'o modestie cu adevărat rară.

Era iubit și apreciat de toți și cred că nu a izbutit să-și facă dușmani, deși aceasta este ușor cu putință, atunci când însemni — în cadrul vieții pe care o trăiești — ceva. Și Căpitanul Comandor Iosifescu a însemnat *cineva,* mai ales în urma probelor de șef, luptător și sburător efectiv, pe cari le dăduse acolo, în primele linii ale frontului de Răsărit!

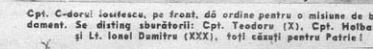
Caracter dârz și de nădejde — cu atât mai necesar timpurilor grele prin care trecem azi — Nicu Iosifescu era în acelaș timp un camarad desăvârșit, nu numai pentru toți cei de o vârstă cu el, cât pentru cei tineri și mici în grad. La limpezimea lui de judecată și la omenescul întregei lui ființe, aceștia aflau întotdeauna și sprijin și mângâiere și speranță! Știa să dojenească sever, dar și cu toată blândețea; era darnic în a spune vorbe de mulțumire, atunci când era cazul, sau să scoată în evidență meritele celor mici; știa să zâmbească, păstrându-și în serviciu o figură luminoasă, în locul aceleia de veșnic încruntat și nemulțumit — cu sau fără motiv — care depărtează și respinge în genere orice legătură sufletească a șefului cu subalternul!

Bravura și destoinicia arătate la comanda pe front a grupului de bombardament — dela care își luase rămas bun în ziua accidentului său — au fost pecetluite la timp de comandanții lui superiori și se citeau pe pieptul său plin de înalte decorații de războiu.

Căpitanul Comandor Nicu Iosifescu a căzut la datorie, în mijlocul celor pe care i-a comandat și i-a purtat la glorie! Mânat de un imbold superior sufletesc, el a închis ochii la capătul unei nobile manifestări: ***dragostea de unitate: iubirea celor mici!***

Comandor AL. DEMETRESCU





Cpt. C-dorul Iosifescu, pe front, dă ordine pentru o misiune de b[...]dament. Se disting sburătorii: Cpt. Teodoru (X), Cpt. Holba[...] și Lt. Ionel Dumitru (XXX), toți căzuți pentru Patrie!



Un brav dela bombardament: S.Lt. av. Dinu Marian
(foto S. Tulea)



Adj. av. Marinescu D-tru dela asalt. Peste 65 misiuni la inamic. Decorat cu Virtutea Aeronautică, Virtutea Militară și Crucea de fier, pentru bravura sa



Lt. av. Oncioiu Mihai, un brav de război dela un glorios grup de bombardament
(foto S. Tulea)



Cpt. av. rez. Mogâldea Ion. Pest
126 misiuni de război la inami
Doborît de 3 ori în flăcări d
aviația sovietică în luptă. Lov
la 5000 m. înălțime de o. c. a.-
dușman, cu bombele la bor
Atacat de nenumărate ori d
vânătoarea dușmană. Decorați
Cavaler al Virtuții Aeronautic
Cavaler al Stelei României c
spade, Crucea de fier cl.
Coroana României cu spade. I
viața civilă: învățător

ARIPI ROMANES



Un grup dela bombardament, bine dispus, totdeauna
(foto Costin Georgescu)



Formație românească de Stukas în sbor spre inamic (S. M. P.)



Mascotele între



Acrobație aeriană: Mascota „Flaicon" a
grup de bombardament
(foto Cân

felicită sburătorii, după efectuarea unei misiuni victorioase (S. M. P.)



Stukas (S. M. P.)



...TI LUPTA

Sburătorii unor echipagii dintr'o escadrilă de asalt, înainte de misiune

D. G-ral av. Ermil Gheorghiu între sburători, pe front



...ele japoneze.

Cronica RĂZBOIULUI aerian

Operațiile aeriene dela 1—15 Noembrie 1943

de ROMULUS SEIȘANU

CELE mai importante operațiuni aeriene în primele două săptămâni ale lunii Noembrie s'au desfășurat pe frontul Oriental european; în bazinul occidental al Mării Mediterane și în zona Pacificului de lângă insulele Noua Guinee, Noua Irlandă și Bougainville — cea mai mare insulă din arhipelagul Salomon.

Pe frontul Oriental european aviația germană — și cea română în sectorul de sud — a sprijinit toate contra-atacurile trupelor de uscat în bătăliile dela nord de Krivoi-Rog, dela sud și vest de Kiew; din zonele capetelor de pod dela Nicopol și Cherson; din istmul Perekop și peninsula Kerci (Crimeea) și din toate celelalte focare ale luptelor din sectorul central și septentrional situate lângă Recița, la Nord-Vest de Cernigov, la Sud de Gomel, Est de Witebsc și de Orșa și la Vest de Nevel. Aviația de bombardament germană și română a desfășurat o întinsă activitate și în spatele frontului inamic — cu toată vremea nefavorabilă — împotriva concentrărilor de trupe, a căilor de comunicații, a coloanelor și a diverselor obiective cu caracter militar.

In spațiul central și nordic al Mării Negre, în urma atacului Crimeii de către forțele sovietice pe la Perekop și Kerci, aviația germană și română a intensificat controlul asupra mișcării vaselor de război și transport sovietice; iar în strâmtoarea Kerci, în golful Perekop și în zona deltei și limanului Niprului, avioanele de bombardament germane au scufundat și avariat numeroase vase de debarcare și de transport sovietice.

Nu se pot expune într'o cronică scurtă, cu caracter sintetic, în amănunt, misiunile îndeplinite cu deplin succes de aviatorii germani și români în această aspră campanie de pe frontul oriental; dar suntem datori să subliniem valoarea spiritului lor combativ și de sacrificiu, grație căreia ei au dat contribuția lor prețioasă la frânarea ofensivei gigantice a armatelor sovietice și la slăbirea capacității de luptă a aviației adverse.

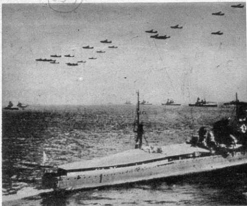
In Italia, pe lângă obicinuita activitate din zona frontului de Sud (Nord-Vest de Volturno-Mignone — trecătoarea Cassine — Nord-Vest), aviația anglo-americană, începând din ziua de 11 Noembrie, a desfășurat o activitate deosebit de vie la aripa de Vest a frontului în legătură cu mișcările unor formațiuni navale ușoare anglo-americane în golfurile Gaeta și Napoli. Intervenția aviației de bombardament și de luptă anglo-americană, la nord de golful Gaeta, presupune intenția generalului britanic Alexander — comandantul forțelor aliate ce operează în Italia — de a debarca trupe în câteva puncte de pe coasta occidentală, — probabil în regiunea Romei — spre a ușura situația armatelor generalilor Clark și Montgomery, a căror ofensivă se dezvoltă într'un ritm foarte lent, fie din cauza terenului accidentat dela Vest, fie din cauza unui exces de prudență considerat a fi un principiu operativ pe acest teatru de război.

Pe frontul aerian din Vest, bombardiere britanice de tipul „Moschito" și cele cu mai multe motoare au atacat în cursul nopților orașele din partea de Nord-Vest a Germaniei, Berlinul, diferite obiective din regiunea Ruhr, din Olanda, Belgia, Franța de Nord și de Sud, — între care și linia ferată de pe coasta de Azur cu obiectivul principal, Cannes; precum și celelalte căi de comunicații dintre Franța și Italia. Londra și alte centre din Sud-Estul Angliei au fost de câteva ori bombardate de avioanele germane.

Cu tot caracterul pronunțat terorist al atacurilor aeriene anglo-americane împotriva orașelor din Germania și cu toate efectele lor distructive, moralul populațiunii germane n'a fost atins. Englezii și americanii au crezut că efectele de ordin psihologic ale războiului aerian te-


Revizia elicei (S. M. P.)

...mitralierii unui avion de luptă „Condor"



rorist vor fi atât de importante în ordinea morală, în cât ele vor influența direct asupra capacității de luptă și a rezistenței Germaniei, în cât ea va ceda în toamna anului 1943. Ei s'au înșelat, fie că au atribuit bombardamentelor aeriene teroriste efecte exagerate de ordin psihologic; fie că au considerat poporul german incapabil să suporte războiul nervilor și deci copt pentru a fi scos ușor din luptă.

D. Churchill, primul ministru al Marei Britanii, a declarat în discursul ce l-a pronunțat la „Mansion House" din Londra, că anglo-americanii vor intensifica războiul aerian terorist împotriva Germaniei, după ce a recunoscut că „decisiva" nu se va putea obține în 1943, ci poate în 1944, dar cu grele sacrificii, de oarece atât Germania, cât și Japonia, dispun de mijloace de apărare și deci pot susține un război prelungit, dat fiind potențialul lor de război.

Anglia, din cauza poziției sale geografice, este și ea expusă unui război aerian intensificat de Germania, sub titlul de represalii. Insuși faptul, că de câtva timp regiunea Londra a fost aproape zilnic alarmată și bombardată de avioanele germane, dovedește un început de aplicare al represaliilor.

In basinul Occidental al Mării Mediterane două convoiuri mari anglo-americane, reperate de avioanele de recunoaștere, după ce au trecut strâmtoarea Gibraltar, au fost atacate cu succes de formațiuni de avioane — torpiloare și de luptă, în apropiere de coasta Africei de Nord. Primul convoi escortat de numeroase unități ale marinei de război britanice, a fost în parte distrus, în parte împrăștiat. Al doilea convoi anglo-american, a fost atacat în după amiaza zilei de 11 Noembrie, la Est de portul Oran de avioanele — torpiloare și de luptă, care au aruncat torpilele și bombele dela mică înălțime. Cu tot focul puternic al artileriei anti-aeriene, convoiul acela, compus din numeroase cargoboturi 6000—10.000 tone și escortate de mai multe crucișătoare, distrugătoare și torpiloare, a suferit pierderi grave: peste 150.000 tone scufundate și peste 200.000 tone avariate.

Intre vasele scufundate au fost și câteva unități ale marinei de război britanice.

In Marea Egee avioanele de bombardament, de luptă și de transport germane, cooperând cu o formațiune navală ușoară, au contribuit la succesul debarcării trupelor de ucat și a coborîrii unui grup de parașutiști, în insula Leros din arhipelagul italian Dodecanez, — insulă ce a fost ocupată de englezi după eșirea din Axă a Italiei și a trădării guvernului Badoglio.

In ziua de 13 Noembrie avioane anglo-americane cu rază mare de acțiune au atacat diferite obiective din Marea Egee și din Peninsula Balcanică, — între care aerodromurile din insulele Rodos, Cos și Sofia, capitala Bulgariei.

Sofia a fost bombardată de o formațiune anglo-americană compusă din 130 aparate.

***

Pe teatrul de război din Pacificul de Sud-Vest, patru bătălii aeronavale s'au dat între 31 Octombrie și 15 Noembrie în spațiul dela Sud de insula Bougainville, ce face parte din faimosul arhipelag Salomon, între flota americană și mai multe formațiuni ușoare navale și formațiuni aeriene japoneze compuse din avioane — torpiloare și de luptă. Flota americană a angajat și ea în acele bătălii numeroase avioane. In zilele de 1—8 Noembrie — adică în cursul primei și a doua bătălii aeronavale — avioanele torpiloare japoneze și alte forțe au scufundat două vase port-avion, patru crucișătoare grele, zece crucișătoare de cl. I și trei de cl. II; precum și mai multe contra-torpiloare, vase de transport și de debarcare. In luptele aeriene — după informațiile date de marele cartier japonez — au fost doborîte circa 400 de avioane americane și numai 48 japoneze, dintre care o parte din ele s'au aruncat voluntar, cu încărcătura lor cu tot, împotriva marilor vase de război inamice.

Intre 8—15 Noembrie s'au dat alte două bătălii aero-navale tot în apropiere de insula Bougainville, în cursul cărora avioanele — torpiloare japoneze și celelalte de luptă, au scufundat și avariat alte unități din flota americană.

Lupte aeriene s'au mai dat și în insula Noua Guinee, la Nord de Fischhafen, deasupra insulei Noua Britanie și îndeosebi a bazei japoneze dela Rabaul; precum și în zona frontierei indianobirmane.

ROMULUS SEIȘANU

Sburători! Revista „Aripi Românești" este publicațiunea glorioaselor voastre fapte de arme. Cei de acasă — pentru liniștea cărora luptați — au dorința și datoria de a vă cunoaște și de a vă păstra în memoria, inima și gândul lor, iar voi obligațiunea de a vă învinge o modestie dăunătoare propagandei ce se face în țară și peste hotare, a contribuției românești în acest războiu sfânt.

Apelul nostru se îndreaptă către toți sburătorii care au avut cel puțin o misiune de războiu — o ieșire la inamic nu înseamnă un „fapt divers" — cu rugămintea de a ne trimite la redacție: fotografia, numărul misiunilor executate la inamic, faptele de armă mai importante și decorațiunile de războiu obținute.

Chipuri de Sburători

văzuți de I. Radovici







S. Lt. av. Pasăre D.



Cpt. av. Mintuță Mihai



Adj. av. Lăzăroiu Paul



Serg. trăg. Ilie Gheorghe



Adj. av. Andrei Al.



Serg. T. R. Grigorescu Iulian



S. Lt. av. Popovici D-tru



Adj. av. Stan Nicolae



S. Lt. av. Bădulescu Gicu



EROUL LOCOTENENT AVIATOR MIHAIL POPESCU

La 8 Noembrie Sf. Arhanghel Mihail și Gavril, Locot. Aviator Mihail Popescu împlinea 27 ani serbându-și totodată și ziua numelui.

Ca bun prieten încă depe băncile școalei primare eram obișnuit ca la această dată să-l găsesc pe Mișu în casa părinților săi, primindu-și colegii cu veselia lui de totdeauna și cu vorba-i repezită, încât cei ce nu erau obișnuiți cu el, aproape nu-l înțelegeau.

Mișu fusese crescut în spiritul unei înalte educațiuni morale, tatăl lui fiind preotul paroh al bisericii din cartierul unde locuiam noi. Firea lui vioaie și înclinațiunile lui spre tot ce era mecanic, i-au călăuzit pașii spre aviație, intrând în 1937 în școala de ofițeri. Indrăgostit de această armă, asimilează cu multă ușurință cunoștințele de specialitate ca sburător, iar la 1 Iulie 1939 este înălțat la gradul Sublt. Aviator, promoția Regele Carol I și este repartizat Flotilei de Gardă Cluj.

Un an mai târziu părăsește Clujul — Clujul lui atât de drag — de care-l legau amintirile primilor pași în cariera lui de ofițer sburător, dar cu convingerea fermă că despărțirea e vremelnică și că în curând va sbura din nou deasupra Ardealului milenar românesc.

Element capabil și apreciat de comandanți, în anul 1941 este ales și trimis în Germania pentru a urma școala de observatori și bombardieri aerieni din Leipzig. După absolvirea școlii este încadrat într'o unitate de recunoaștere îndepărtată și ia parte la campania Odesei. Pentru faptele de arme, curajul și spiritul de sacrificiu dovedit în misiunile executate, este decorat cu Virtutea Aeronautică, Crucea de Aur cu două barete, Coroana României cu panglică de Virtute Militară și Crucea de Fier.

Continuând lupta contra bolșevismului, ia parte la campania Stalingrad unde-l întâlnesc din întâmplare pe un aerodrom de luptă Germano-Român, pe care am fost nevoit să aterizez din cauza timpului nefavorabil, împreună cu doi camarazi vânători. Imediat după aterizarea noastră prin viscolul care bântuia pe aerodrom, am zărit îndreptându-se în grabă — dinspre bordeie — câteva siluete ce după uniformă păreau a fi ale aviatorilor români. Deabia după ce s'au apropiat de avioanele noastre, am putut distinge că erau camarazii noștri dela recunoașterea îndepărtată. In acel moment aud strigându-mi cineva, cu glasul plin de bucurie: Tu ești Ioane? In cel ce mă strigase am recunoscut pe Locot. Aviator Mihail Popescu, căruia ca în timpul copilăriei noastre îi răspund: „da Mișule"! După o caldă și frățească îmbrățișare suntem conduși de el în micul și călduros lor bordei, unde ne prezintă comandantului, Cpt. Av. Belei și celorlalți camarazi ai săi, care cu toții se grăbesc să ne ofere cea mai desăvârșită și camaraderească ospitalitate în timpul șederii noastre printre ei. Indată ce timpul ne-a permis decolarea, a trebuit să luăm rămas bun, plini de recunoștință față de acești buni camarazi ce n'au precupețit nimic de a împărți puținul lor cu noi.

Unitatea locotenentului Aviator Mihail Popescu revine în țară, el însă în dorința de a lupta până la completa prăbușire a bolșevismului trece în primăvara anului 1943 într'o unitate de bombardament care acționează pe frontul râului Mius. Meseria de bombardier îi era nouă, dar nu străină, el posedând la perfecție cunoștințele unui bun bombardier, primite în școala din Leipzig.

In calitate de șef de echipaj, o serie întreagă de misiuni la inamic sunt încununate de succes, prin loviturile de moarte date în plin acestuia. Fire tenace, nu lipsea niciodată din misiunile ce se executau de unitatea lui. Așa a fost și în ziua de 28 Iunie 1943, când primise ordin ca odată cu ivirea zorilor, să plece cu pasărea lui de oțel, încărcată cu bombe, spre răsărit, să lovească inamicul înainte de a se desmetici din somnul buimăcit al nopții. Ca deobiceiu misiunea a fost îndeplinită cu preciziune, dar în infernul deslănțuit de antiaeriana inamică dela obiectiv cât și de atacul vânătorilor ruși, avionul Lt. Av. Mihail Popescu este grav lovit. Cu un motor oprit și cu planurile ciuruite de schije, încearcă să ajungă la ai săi, dar în marginea aerodromului, când totul se credea salvat, pasărea lui dragă, care-l adusese de atâtea ori acasă, rănită de moarte, se prăbușește, prinzând sub sfărâmături pe acel ce a fost eroul și bravul Locotenent Aviator Mihail Popescu, împreună cu echipajul său Slt. Av. Dumitru Petre, Craiu Constantin și Bârcă Teodor.

Așa s'a sfârșit viața unui tânăr sburător, căzut la datorie pentru Cruce și Neam, pentru pământul nostru strămoșesc și gloria aripilor românești.

Slt. Av. Rez.
DI CEZARE IOAN



ADJ. STAG. AV. CRÂȘMARU VASILE

Pornise de prin meleagurile Bacăului, spre Iași, ca să învețe meșteșugul sborului, mânat de un avânt lăuntric, de care sunt pătrunși toți cei sortiți să se ridice din universul vieții comune, pentru a intra în vâltoarea celor ce se încumetă să înfrunte legile firii. A pătruns tainele mărețului meșteșug, cu istețimea țăranului moldovean, pentru ca apoi să i se dedice cu tot elanul tinereții setoase de fapte mari.

Suflet de cicoare și inimă de aur, l-au îndrăgit toți, așa cum îndrăgești un copil blând și ascultător.

Răsboiul l-a găsit la Școala de Bimotoare, unde-și continua ucenicia și pe care în curând a absolvit-o în condițiuni optime.

Repartizat în 1942 unei unități de bombardament greu, s'a impus, nu numai prin felul cum știa să-și stăpânească pasărea măiastră, ci și prin optimismul și curajul său nezdruncinat, iar când unitatea a plecat să înfrunte iarăși pe cei ce ne-au ciuntit ogorul și au batjocorit Crucea, a plecat și el să contribue cu jertfă de sânge la gloria aripelor noastre.

Moartea i-a fost măreață, ca și crâmpeiul de viață ce l-a trăit și care l-a ridicat deasupra omului de rând. S'a prăbușit cu aripele frânte, după ce toate bombele și-au atins ținta, acolo departe unde sburătorii noștri au scris pagini de falnică epopee.

Așa își visase el sfârșitul: la datorie, pentru a cimenta cu sângele său tânăr, veșnicia Neamului Românesc!

Serg. av. AL. LEITNER-MORUZZI
dintr'o Flotilă de bombardament

lor aviator C. Georgescu (ŞARPELE)
.M.P. — P. K. Stachelscheid)



Text: **LADMISS ANDREES**
Desene: **GION**

SUNT câteva luni de când directorul revistei „Aripi Româneşti" ne-a dat misiunea de a face un reportaj în care să arătăm, în adevărata şi strălucitoarea lor lumină, faptele de arme, spiritul de jertfă, truda zilnică, tenacitatea de luptă a bravilor noştri apărători ai coastei.

Ocupaţiunile zilnice nu ne-au dat răgazul necesar pentru împlinirea acestei fireşti şi justificate voinţi a directorului nostru, pentrucă totdeauna am avut de pus la punct probleme de urgentă necesitate pentru apariţia în bune condiţiuni a revistei.

Totul până în ziua de 3 Noembrie — o zi cu ceaţă tomnatecă, de loc bună pentru sbor, când cu aprobarea forurilor superioare şi prin îngrijirea D-lui căpitan Pavlovschi, comandantul Grupului de Transport, decolam de pe aerodromul Băneasa în tovărăşia pictorului Gion, cu destinaţia spre coasta mării. Cu prilejul acesta, colegul meu de redacţie primea botezul sborului, lucru care, la început, mi s'a părut că nu prea îl măguleşte. Asta, după chipul pământiu cu care privea cum îi lunecă pământul de sub picioare.

Totuşi, estetul din artist nu a scăpat de sub ochiu aspectul, pentru el inedit, al pământului privit dela înălţimea, pe care aparatul de înregistrat nu a arătat-o ca fiind prea mare, dar care lui Gion i-a fost suficientă pentru a face unele interesante aprecieri asupra perspectivei în... pictură.

Iată deci că aviaţia şi pictura, ajutate puţin de fraza scriitorului, ajung să facă bună casă, atunci când pornesc la treabă temeinică.

Până la localitatea B. navigaţia se face în general după... cefereu, lucru pe care pilotul nostru, un simpatic şi totdeauna bine dispus funcţionar ucebist, acum adjutant stagiar T. R., pe nume Mănciulescu, îl respectă cu sfinţenie.

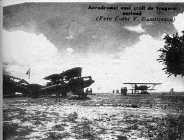
De aci, ocolind coclaurii dimpreună cu apa Mostiştei, începe orânduita navigaţie după busolă şi hartă. Deci



Inspecţia d-lui Ministru al Aerului la formaţiunile aeronautice de coastă
(Foto C-dor V. Dumitrescu)

(11) (663) 52

...RII COASTELOR


Aerodromul unei şcoli de tragere aeriană
(Foto C-dor V. Dumitrescu)

cap compas spre C. fără linie ferată, fără şosea, fără punctele de reper prea puţin remarcabile pe întinsul imens al Bărăganului. Fuge pământul sub noi, speriat parcă de hăuitul motorului. In vreme ce Gion în spate, deşi livid, face crochiuri şi prinde în vârful creionului aspecte inedite pentru el.

Trecem repede dincolo de lacurile Bucureştiului, trecem şi de linia ferată spre Călăraşi, pe care avionul o taie în cruce, ajungem la Dunăre. Apa, liniştită, îşi urmează cursul de veacuri. Pescăruşi şi raţe sălbatice rămân în urmă făcând volute şi ţinând orânduite formaţii păsăreşti.

Intre Borcea şi Dunăre, turme de oi peste care trecem, fug speriate îmbulzindu-se în jurul ciobanilor care, miţoşi şi semeţi, avântă spre noi în semn de salut, căciula.

După ce trecem peste dealurile cenuşii ale Dobrogei în zare se ridică, imensă şi albastru-cenuşie, dunga de orizont a apelor fără sfârşit: Marea. Dincoace de ea furnicarul omenesc al portului. Intrăm în oraş tot cu cefereul, pe care l-am întâlnit în drum, la Medgidia. O luăm spre aerodrom pe marginea apei. Fugim, cu plaje cu tot, lăsând în urmă doar vilele staţiunii marine.

Gion nu are vreme să se dumirească unde se află. pentrucă avionul, sub mâna sigură a pilotului, se aşterne la pământ, bucuros de odihna ce-l aşteaptă.

Pe aerodrom starterul, servanţii, mecanicii şi multe avioane: de recunoaştere, de şcoală, de vânătoare.

Coborîm şi ne îndreptăm imediat spre cancelaria cea mai apropiată. Nimerim bine. Aci găsim pe căpitanul aviator Leonida, un vechi dascăl al celor ce au trecut pe la şcoalele de tragere, de bombardament, de tir.

Acesta, amabil, ca toţi sburătorii dealtfel, ne serveşte imediat o demonstraţie de tragere redusă, ne pune la dispoziţie statistici interesante asupra activităţii şcolii, ne arată activitatea de războiu a unităţii, ne dă îndrumări asupra celor ce voim să facem aci şi ne trimite pachet la comandantul unităţii, Cpt. C-dor. Dumitrescu Victor.

Şi aci aceiaşi bună primire. Aflăm în cabinet pe d-l Lt. C-dor Marin Ion şi d-sa vechiu dascăl întru ale sborului.


Lt. C-dor. av. MARIN


Cpt. av. EFTIMOPOL


Cpt. av. CHIRIAC


Cpt. C-dor. av. V. DUMITRESCU


Cpt. av. LEONIDA

După o discuţie vioaie asupra rosturilor unităţii aci la margine de ţară, în coasta apelor, d-sa ne pune la dispoziţie o maşină cu care pornim spre Flotila de Hidroaviaţie.

Ne ies în cale adăposturile vânătorilor unei escadrile de apărare. Ne abatem la ei. Fac parte dintr'o flotilă de vânătoare plină de glorie şi eroi. Toţi, în cap cu căpitanul Iliescu, comandantul ei, sunt tineri şi iuţi la faptă şi vorbă.

Cineva ne aduce aminte de mâncare (era trecut de ora două şi noi nu ne aranjasem acest capitol al vieţii cotidiene). Deci, masa... Ne e foame, dar renunţăm la ea, ca să ajungem repede la Hidro.

Pornim din nou. Că să fie siguri că ne vom reîntoarce, vânătorii au sechestrat pălăria lui Gion. Ostateca a stat tot timpul într'un cui bătut special în acest scop.

După o cursă cu maşina pe plajă, şoferul stopează la cazinoul Flotilei de Hidroaviaţie.

Comunismul răpeşte sufletul unei naţiuni; îl înjoseşte şi îl sleeşte în timp de pace. Il acoperă de infamie în timp de război.

WINSTON CHURCHILL
(Februarie 1940)

Apus de soare
(Foto C-dor V. Dumitrescu)



...p de sburători români și germani dela ...viație. In primul plan, Comandorul av. Georgescu C. *(S. M. P.)*


Hauptmann SCHULTZ

Aci ne întâmpină instalațiunile ultra-moderne ale sborului românesc pe... apă. Ținem să subliniem aci că toată strădania depusă pentru realizarea acestei excelențe baze a hidroaviației românești a fost coordonată și strunită pe timpul războiului de comandorul Constantin Georgescu.

Din niște simple baráci, fără utilaj, fără un prea mare sprijin bănesc la început, comandorul Georgescu, a lăsat la plecarea sa din unitate, uzina vastă și ordonat necesară care stă la dispoziția bravilor noștri apărători ai coastei. Desigur, realizările de azi au putut fi aduse la un bun sfârșit cu sprijinul pe care actuala conducere a Țării l-a dat nelimitat Aeronauticei Române.

La cazinoul flotilei ne primește binevoitor căpitanul Chiriac, unul din secondanții comandantului Georgescu și ai actualului comandant, comandorul Borcescu, el însuși cunoscut și încercat sburător.

Căpitanul Chiriac ne vorbește cald despre înfăptuirile unității, despre jertfele ei în războiu, despre victoriile ei care au adus pe stindardul flotilei distincțiile cu spade ale vitejiei românești.

In cazinou, un grup de ofițeri discută liniștit planurile probabilelor încercări la care s'ar putea să fie supusă brava noastră hidroaviație. Toți sunt senini, siguri de ei, fără exuberanță, dar și fără pic de teamă sau reticență pasivă. Și aci, ca și peste tot pe unde ne-au dus pașii dealungul acestui lung și necesar războiu, aceeaș atitudine, aceeaș credință nestrămutată în victoria dreptății și a Neamului nostru.

In vreme ce căpitanul Chiriac ne vorbește cu căldură despre unitatea sa, Gion prinde, în trăsături repezi de creion, chipurile acestor bravi și încercați sburători ai coastelor noastre.

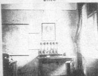
Pornim spre debarcader, unde ne așteaptă o șalupă. Pe lac multe hidroavioane române și germane. Unele vin, altele fac încărcătura, altele își iau sborul peste mare, direct spre Crimeea, ducând cu ele poștă, curieri, materiale și combustibil. Este aci o animație, o uluitoare desfășurare de fapte, care ne dă și de data asta certitudinea în puterea forțelor noastre.







Colţ din cabinetul comandantului unei unităţi de instrucţie aeronautică



Dincolo, peste întinsul albastru-cenuşiu al lacului, hangarele şi pavilioanele unităţii îşi profilează siluetele vaste de beton, peste pâcla zării. Şi acolo, aceeaşi animaţie, aceeaşi orânduială, aceeaşi mână de gospodar priceput care ştie să unească frumosul cu utilul.

După o vreme pornim din nou spre aerodrom. Soarele a prins să coboare peste dealurile de cretă ale Dobrogei, spre Apus. Trebuie să ne grăbim. Ceaţa se anunţă apăsătoare, odată cu negurile nopţii şi noi trebuie să fim acasă în seara asta.

Pe mare, în zarea tot mai întunecoasă a întinderilor de apă, un convoi românesc se îndreaptă spre Răsărit. Se mai vede doar fumul care iese din coşurile vaselor puţin abătut spre Sud de un vânt rece. Deasupra convoiului avioanele de pază fac volute în cercuri largi şi se avântă ca nişte pumnale aprige în pustiul întinderilor nesfârşite.

La aerodrom ne abatem să facem onorurile pălăriei lui Gion. Flăcăii escadrilei de vânătoare ne aşteaptă cu o masă frugală, cu o sticlă de vin, cu ţigări germane şi cu pălăria pictorului... Mâncăm repede. Schimbăm câteva vorbe greu alese din redusul nostru vocabular, cu căpitanul german Schultz, ofiţer de legătură pe lângă vânătoarea noastră.

Gion prinde repede în plaivas câteva chipuri vioaie şi gata oricând de luptă. Galeria lor este prezentă aci sub girul pictorului. Sunt toţi tineri şi aprigi. Să-i numim: Sublocotenenţii aviatori: Horia Pop, Ion Galea, Mihai Lucaci, Constantin Fotescu, adjutanţii: Andrei Rădulescu, Al. Savu, Petre Grigore, Gh. Costache, Gh. Ţifrea, Valer Buzdugan, Ion Tudor şi Cinteză ultimul rezervist. Peste ei, frate mai mare, şi comandant, căpitanul aviator Iliescu.

Facem o poză la cererea pilotului nostru. Mânciulescu potriveşte aparatul, iar când noi ne pregăteam să fim mai marţiali, ne-a zâmbit mefistofelic cu un instantaneu „mulţumesc".



Adj. av. ŢIFREA GH. S.-Lt. av. POP HORIA



Adj. av. GRIGORE P. Adj. av. TUDOR ION



Adj. av. BUZDUGAN V. S.-Lt. av. LUCACI M.



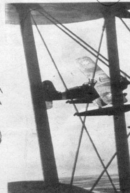
Cpt. av. ILIESCU S.-Lt. av. FOTESCU

Apoi, după un salut în blok, fuga la avion.

Artileria anunţată pentru trecerea noastră şi pornim să hălăduim peste zări, spre Bucureşti.

Deasupra oraşului cercetăm tunurile de apărare. Sburăm jos, ca să-i vedem mai bine. De aci de sus, prinzi cu ochiul întregul ansamblu al apărării tunarilor. Este inexpugnabil...

Iată pentru ce deunăzi din şase „Bostonuri" americane cu piloţi ruşi, patru au fost doborîte în trei minute, unul a luat calea întoarsă cu fum în coadă şi numai unul s'a



În plin sbor (S. M. P.)

pierdut în zare teafăr, dacă cumva o fi ajuns şi el cu bine, dincolo de mare, la bolşevici.

După o îmbrăţişare rotundă a coastelor, avionul a pornit spre Apus spre casă...

Odată cu noaptea, picăm din cerul unei zile de interesante constatări, în Bucureşti.

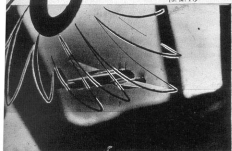
LADMISS ANDREESCU

> *Aşa după cum o ştiu toţi acei cari au curajul de a o mărturisi, Uniunea Sovietelor este o dictatură mai absolută decât ori care alta din lume.*
>
> ROOSEVELT
> (Februarie 1940)

Comandanţii Hidroaviaţiei în camera de lucru (S. M. P.)



O CRISANTEMĂ DE FOC



Bombardier românesc spre inamic
(S. M. P.)

S'A APRINS PE CER...

de ION BALEANU

Ultima oară ne-am despărţit la telefon Cpt. Dem. Ben. Cârâc mă căuta dela Nicolaef, o clipă după ce şi-asigurase buna lui mamă, aşa cum făcea aproape seară de seară, că feciorul ei năs drăvan adună misiune după misiune şi culege biruinţă după biruinţă.

I-am auzit glasul acela cald şi prietenos cu care m'am obicinuit, cu patru ani în urmă, din ziua în care am sburat pentru prima oară cu dânsul. Pe vremea aceia nu eram decât un simplu bagaj... Venisem de curând din artilerie, pentru a face şcoala de observatori dela Pipera. Intre instructorii de aci l-am descoperit pe lt-ul Cârâc. L-am descoperit, da, fiindcă băiatul acesta îndesat şi sprinten ca un buldog a constituit pentru mine, ca şi pentru toate seriile de candidaţi pentru aviaţie, o splendidă revelaţie. Ne-a cucerit cu sinceritatea lui camaraderească, ne-a legat repede sufletul de al său prin entuziasmul şi veselia aceia ghiduşă pe care o purta cu sine, peste tot, la instrucţie, la cursuri, acasă, la restaurant, pe bulevard în avion sau pe pământ. Prietenul meu, cpt. av. Cârâc era un om bogat, iar bogăţia lui nu avea nimic mediocru în ea fiindcă bogăţia lui Cârâc era însuş clocotul acela de viaţă care gâlgâia în toate acţiunile sale cum clocotesc cascadele. Era bogat de prietenie, de dragoste pentru tot ce era al vieţii, dela firul de iarbă pe care l-a cântat în versuri până la avionul său pe care l-a cântat şi pe el cu acelaş cald avânt cu care a cântat dragostea. Deaceia, volumul său de versuri pe care prietenul Cârâc mi l-a lăsat în bibliotecă *„cu dragă inimă"*, nu putea să se cheme altfel decât *„La poarta sufletului meu"*. La poarta la care am bătut toţi prietenii lui şi care s'a deschis ca o poartă de lumină şi de bună primire, tuturor...

SATUL LUI CARAC

In ziua în care pleca pentru a doua campanie pe front, zâmbetul său de fericire era mai larg, mai colorat ca oricând. Un soi de voluptate nouă se sbârlia prin ochii aceia încărcaţi de flacără. Şi ceiace arată în toată amploarea, capacitatea sufletească a acestui brav flăcău de aviaţie, este tocmai uşurinţa cu care a trecut — şi mai ales voinţa fermă cu care a ţinut să treacă — dela avionul monomotor de informaţie la bimotoarele ultra moderne, rapid şi fără altă emoţie decât imensa mulţumire pe care i-o da faptul că pilota Ju-ul 88. Cpt. Cârâc devenise unul din cei mai tari piloţi ai Grupului său de bombardament de care s'a legat cu dragostea sinceră şi frăţească cu care se alaşa de tot ceiace însemna viaţă şi îndârjire.

Bun gospodar, şi-a organizat cu meticulozitate de grădinar, „satul" său. Cu cărări, cu alei, cu indicatoare, aceasta era escadrila sa, faimoasa escadrilă „Zoro" — denumită astfel poate în memoria prietenului său cpt. Holban căzut voiniceşte la Stalingrad, unde a fost lovit în plin de un obuz a. c. a. inamic... Ce ciudat! Ju-ul său avea să păteze cerul Niprului cu o imensă crizantemă de foc, aşişderea cu aceia aprinsă de echipajul Holban-Ionel Dumitru, pe cerul de pară şi foc dela Stalingrad... In ziua în care cpt. Holban nu s'a mai întors din misiune, a rămas noaptea întreagă, şi multe zile în urmă, câinele de vânătoare al acestuia, cu urechile ciulite spre orizontul de plumb care-l înghiţise pe stăpânul său. Zoro îşi aşteaptă poate şi azi camaradul său de hoinăreală după prepeliţe şi sitari. Aşa cum l-aşteaptă camarazii săi de grup, pe cpt. Dem. Ben. Cârâc să intre la raportul Comandantului şi, aşa pe neaşteptate, să-i audă glasul vesel şi optimist:

— Domnule Comandor, misiunea a fost îndeplinită, bolşevicii au avut şi de data asta ghinion, le-am scăpat...

„CORBU" şi „TATUSU"

In grupul de bombardament greu al Lt. Comandorului Giossanu care numără, el personal, peste 30 misiuni la inamic, şi în situaţiile cele mai dificile, două figuri concentrau atenţia şi exprimau însuşi sufletul şi dispoziţia de luptă a bravilor sburători care-l încadrează. Sunt „Tătusu" şi „Corbu". Unul e cpt. Cârâc, celălalt locotenentul german Kornblum, un încercat pilot de bombardament cu peste 200 misiuni executate până acum.

Veselia unuia, entuziasmul şi spiritul inventiv al acestuia, gata oricând să facă o glumă bună, să improvizeze un vers, să creieze atmosferă, deoparte; aceiaş predispoziţie spre glumă la celălalt, la rândul său o fire animatoare, pe lângă marea lui ştiinţă şi precizie de bombardament. Era firesc ca să se simtă reciproc bine, unul în spaţiul sufletesc al celuilalt şi deaceia glumele şi şotiile lor se ţineau lanţ, în măsura în care încrederea le creştea dela o misiune la alta, prin înţelegerea lor mutuală şi colaborarea perfectă pe care o realizau. N'avea importanţă! Unul vorbia mai mult româneşte şi mai puţin nemţeşte, celălalt — mai mult nemţeşte şi cât de cât româneşte, însă „Tătusu" şi „Corbu" aşa cum se alintau reciproc, se înţelegeau de minune.

Intr'o zi au plecat împreună, într'o formaţie de bombardament de cinci avioane, ca să atace nişte aprige poziţii de artilerie antiaeriană. Misiune extrem de grea fiindcă trebuia să atace obiective agresive şi adevăraţi arici de foc. Deaceia şi echipagiile au fost alese dintre cele mai călite, echipagii cu nervi de oţel. Capul formaţiei era „Corbu"; în dreapta lui, „Tătusu" cu misiunea eventuală de a prelua conducerea dacă s'ar întâmpla ceva „Corbului". Prevedere utilă fiindcă, nici nu ajunseseră bine la obiectiv, şi cpt. Cârâc, care urmărea atent sborul în formaţie strânsă, îşi



Cpt. av. Dem. Ben. Cârâc (X) între sburătorii grupului său

(S. M. P.)

Teroarea din Rusia este un lucru oribil. Frica se răspândeşte în tot locul şi ea urmăreşte — ca un spectru — toată populaţia rusească. Nu există nici măcar un singur cămin — chiar printre cele mai sărace — care să nu trăiască fără frica permanentă a unei razii nocturne efectuate de către poliţia secretă. Din moment ce o persoană a fost arestată, nimic nu se mai aude vorbindu-se de ea...

MAX EASTMAN
Scriitor american care a locuit doi ani în Rusia



Dem. Ben. Cârâc văzut de Scripcaru



Cârâc, explicând cu antren o fază a misiunei sale
(S. M. P.)

dădu seama că se petrece ceva foarte grav la bordul avionului cap. O dâră lungă de fum se destrămă din motorul drept şi avionul „Corbului" se înfunda văzând cu ochii.

O înclinare din planuri şi „Corbu" îl chemă mai aproape pe „Tătusu". Acesta îşi împinse aparatul încât putu distinge bine grimasa disperată a prietenului său. Cpt. Cârâc a înţeles şi, înainte de a trece în locul „Corbului" care degaja pe sub el. i-a svârlit sufletul său minunal, în dar, să-i fie talisman:

— Fii tare, prietene!

Apoi, cu ochii după el, l-a urmărit cât a putut, şi-a luat locul la comanda formaţiei, fiindcă l-au trezit din puzderia de sentimente, bucheţelele de explozii inamice care înfloreau în drumul avioanelor noastre.

— Atenţie, obiectivul! Suntem aproape! Bun băiat „Corbu", măi frate Boiane, ce vână de rumân! A ţinut cât a putut, deşi fără motorul drept, doar-doar o ajunge pe obiectiv. Când şi-a dat însă seama că viteza lui pune în pericol întreaga patrulă, a renunţat rămânând singur. Doamne, numai de n'ar da vânătoarea peste el. Vână de rumân, neamţul ăsta!

— Atenţiune, ne atacă vânătoarea!

— Las' că-i bine, trebuie să scape „Corbu", s'o tragem după noi!

UN OBUZ ANONIM...

Pentru sufletul tare al cpt-ului Cârâc, nimic nu-i putea clătina încrederea şi nu-l putea abate dela elementara îndatorire a prieteniei. „Vânătoarea" duşmană? Ce importanţă mai aveau toate acestea de vreme ce singura lui grijă era să-şi ajute un camarad, fără să se abată dela misiunea lui principală... După ce a executat bombardamentul poziţiilor de artilerie inamică, coborând asupra lui într'un crater de explozii provocat de gurile de tun care căutau să frângă atacul avioanelor române, cpt. Cârâc a avut marea satisfacţie de a afla, la înapoiere, că niciun avion de vânătoare duşman nu necăjise pe camaradul său Kornblum. Greu, dar sigur „Corbu", adusese aparatul şi echipajul în liniile noastre. După ce se informase asupra soartei acestui echipaj, a luat poziţia de drepţi şi a raportat Comandantului de Grup, calm şi fără emoţie:

— Pot acum raporta că misiunea s'a executat normal şi fără pierderi proprii, Domnule Comandor!

In timp ce camarazii săi mai tineri povesteau cu lux de amănunte peripeţiile prin care trecuseră, lupta aeriană şi barajul inamic de a. c. a... Toate acestea nu mai contau pentru Cârâc din moment ce obiectivul a fost lovit, iar oamenii i s'au întors sănătoşi şi veseli.

Aşa a rămas cpt. av. Cârâc până în ziua în care un obuz de antiaeriană, un obuz anonim şi lipsit de glorie din zecile de mii care s'au ridicat să-l întâmpine într'una din grelele misiuni ale grupului său, un obuz anonim şi fără glorie a lovit în plin aparatul pilotat de cpt. Cârâc.

Pe cerul vânăt al Niprului s'a aprins o crisantemă de foc şi din ea s'au desprins una, două, trei păpădii albe şi împăciuitoare pentru durerea care muşcase în clipa aceia din inimile camarazilor de formaţie...

Pluteau paraşutele ca una, două, trei speranţe vii, duioase, stăruitoare pentru camarazii acestui eroic echipaj care-şi continuau drumul spre obiectiv, lăsând în urmă o lacrimă pentru cei pierduţi şi un noian de nădejdi pentru cei cari se legănau în chingile biruitoare ale păpădiilor semănate pe cerul rău al Niprului. Fiindcă aceasta este legea aspră a echipajelor de bombardament: să-şi continue drumul, pe aceiaş direcţie, prin pânza oricât de deasă a morţii, calm, fără emoţie, mereu înainte spre obiectiv. Singura realitate concretă a unei misiuni; încolo, totul este o fantezie, totul, luptele cu vânătoarea inamică, căderile în flăcări, încordarea aceia tragică a unui singur minut lung cât un veac.

Minutul tragic în care, din crizantema de foc aprinsă undeva în pustiul vânăt al văzduhului rusesc, s'au desprins atâtea nădejdi, pentru noi, câte paraşute. In seara aceia, mama lui Cârâc, buna lui mamă, a aşteptat zadarnic un telefon care să-i lege inima cu frontul.

Nici eu n'am mai primit obicinuitul telefon de dimineaţă care să-mi ţeasă atât de cald minunala poveste a mamei prietenului meu. O poveste pe care o aşteptam cu atâta plăcere să se toarcă, poate fiindcă era spusă în graiul inimii mele. Şi eu chemasem la telefon pe mama, de pe front, — şi n'am să uit niciodată emoţia aceia în care se amestecau spaima cu bucuria, când mi-a auzit glasul de dincolo de Nistru. O căutasem fără să ştiu că ea putea fi acolo unde am telefonat; era însă ceva în sufletul meu care mă chema alături de neliniştea sufletului ei. Aceiaş nelinişte vie, permanentă, care pândeşte la porţile inimii şi care tresare la fiecare telefon, de când în casa părintească a lui Cârâc, stăruie umbra aceia istovitoare a incertitudinii.

Intr'o zi, ferestrele obosite de aşteptare se vor lumina iarăş, fiindcă sufletul robust al lui Cârâc nu poate fi biruit. Iar pentru mine, prietenul său, va fi sărbătoare dacă în aceiaş zi voi primi un telefon în care să aud clocotind energia şi voioşia lui Dem. Ben. Cârâc.

O să bem un pahar de vin şi am să-l ascult cum îmi va povesti, cu humorul său caracteristic, cum a coborât din cer legănat sub păpădia albă a paraşutei. Parcă-l aud spunând:

— Era aşa frumos, în jurul meu numai explozii ca la o serbare veneţiană cu artificii!...

Atât. Fiindcă pentru dânsul, drama dispare acolo unde decorul, feeria devine hiperbolă, iar sufletul său de poet al naturii şi al vieţii frenetice se transformă în curcubeu...

ION BALEANU



După misiune, voe bună
(S. M. P.)



Löwendal: „Pălimarul"



Löwendal: „In așteptare"

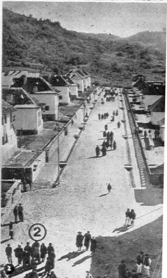




Löwendal: „Cucernicul"



Löwendal: „Maria din Ardeal"





Löwendal: „Rodul pământului"



Löwendal: „Străbunica"

TARA NOASTRA





1. Țărani din Argeș
2. Sat model din jud. Argeș
3. Castelul Huniazilor
4. Oraș din Nordul Ardealului
5. Mânăstirea Sucevița
6. Sat din Muntenia





O MISIUNE DE PEDEPSIRE

...t. av. Dem. Ben. Cărăc

ATAC IN MASSĂ ASUPRA UNUI TEREN INAMIC DE VÂNĂTOARE

TRECUSE doar o zi dela dispariţia echipajului Cpt. av. Ioan Gheorghe. Toamna işi implânta tot mai adânc cuţitul ruginit in trupul pământului, ce nu văzuse de multă vreme nici un strop de ploaie.

O ceaţă deasă acoperea aerodromul, oprind ca un zid opac privirea să înainteze mai departe de 10 metri. Ordinul de misiune sosise dela miezul nopţii şi el suna hotărît: Grupul va ataca in forţă cu toate avioanele disponibile partea de nord a satului Kopani, dimpreună cu liziera in care se ascundeau avioanele de vânătoare inamice.

Misiunea era foarte grea, nu atât prin faptul că satul era mic şi foarte greu de găsit, dar atacul in plină zi al unui aerodrom de vânătoare inamică constituia în sine adevăratul pericol.

Nu era însă aceasta oare vânătoarea care ne răpise pe bunul şi veselul Ioan? Nu era oare aceasta vânătoarea care trebuia să fie pedepsită pentru a înţelege că sburătorii români nu pot trece cu vederea metodele lor de luptă, lipsite de cavalerism?

Această pedeapsă urma să fie aplicată la ei acasă şi in plină zi, arătând şi cavalerismul şi curajul aripilor româneşti.

La intocmirea echipajelor, toţi băeţii au fost gata, insistând pe lângă Domnul Comandor să li se facă onoarea de a lua parte la această misiune, căutând fiecare să contribue prin priceperea lui la răzbunarea celor ce au fost doborîţi necinstit.

In sala biuroului de operaţii, Comandantul Grupului, primul luptător din Grup se înscrie in capul formaţiei. Sufletul celor ce compun echipajele se umple de bucurie, in timp ce ceilalţi, ale căror avioane cereau o revizuire, se îmbufnează de ghinionul lor, neputând avea avionul gata, pentru a face parte din patrulele Comandantului.

— Ei, acum nu vă îmbufnaţi, le zise Comandantul celor ce păreau ca plouaţi, doar toţi aţi fost cel puţin odată cu mine in misiune, dacă nu de mai multe ori.

— Da, Domnule Comandor, răspunse un boboc, dar azi e altceva, pleacă intreg grupul şi am fi vrut şi noi să umbrim cerul alături de Dvs.

— Războiul nu s'a terminat încă, adaogă zâmbind părinteşte Comandantul, mai sunt zile şi atunci cred că n'ai să ai ghinionul să-ţi fie avionul în revizie.

Se trecu apoi la explicarea planului de atac, pe care Comandantul Grupului il explică pe hartă.

Ora decolării era in clipa când ceaţa işi va ridica vălul.

Echipaţi de sbor şi cu incredere in suflete, intregul grup s'a îndreptat spre avioane. Cei ce plecau, ca să-şi încălzească motoarele, iar cei ce rămâneau, să-i admire cum întunecă cerul.

Mânată de soare, ceaţa lasă, treptat, treptat, să se vadă tot aerodromul şi la urmă seninul bolţii inveli pământul în haine de lumină. Un motor incepe să frământe nerăbdător, iar după el un altul şi un altul, până ce intreg aerodromul pare ca un crater de vulcan. Piloţii işi privesc cu nerăbdare ceasurile.

Avioanele pornesc către locul de decolare, stârnind în urma lor nori groşi de praf. In pieptul tuturora inima parcă intinereşte şi bate mai cu putere. In jurul steagului dela punct, avioanele de bombardament greu, ca nişte pioni de şah rânduiţi estetic şi geometric, aşteaptă sosirea timpului ordonat.

UN STOL DE AVIOANE A PORNIT LA BĂTALIE

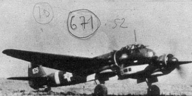
Avionul Domnului Comandor pune motoarele în plin şi cu el întreaga patrulă. Giganticele păsări metalice rulează prin iarba uscată, lăsând în urma lor şuviţe unghiulare de praf şi pe măsură ce avioanele se înfig în văzduh acopere întreg aerodromul cu o ceaţă gălbue.

Vântul este puternic. A doua patrulă se repede după urmele primei, asemeni unei rafale de mitralieră. Urmează a treia care, cu motoarele in plin, caută să-şi ia locul în stolul ce avea să pedepsească aşa cum se cuvine, pe cei fără Dumnezeu şi cavalerism. In mai puţin de zece minute şi celelalte patrule au decolat, iar când formaţia intregului Grup s'a strâns şi a luat înălţime trecând pe deasupra aerodromului, stolul părea un covor lung albastru desenat parcă de o mână măiastră cu zeci de avioane.

Soarele poleind parbrizurile, împroşca săgeţi de lumină in toate părţile. Intreg văzduhul se cutremura de sgomotul motoarelor. Aripile româneşti purtând pe ele crucea Regelui Mihai, aici în Răsărit, işi afirmau tăria.

Incetul cu încetul, intregul stol pune între el şi pământ, o distanţă din ce în ce mai mare. In dreapta, departe, seninul se unea cu pământul, care fără hotar, lăsa să-i joace soarele în plete, era întinsul mării.

Satele treceau pe sub formaţie asemeni unor căsuţe de jucării. Din ţevile mitralierelor începu să se vază scurte ţâşniri de foc. Băieţii işi încercau mitralierele. Toate funcţionau ca un cronometru.





UN „GUSTAV" TRECE PE LÂNGĂ STOL



Aerodromul... (S. M. P.)

In faţă şi dedesubt, ca în fundul unei prăpăstii, linia frontului se face văzută prin trageri de artilerie, explozii şi nori groşi de praf şi fum. Intregul stol virează spre dreapta. Ochii observatorilor scormonesc pământul ca tăişul unui plug. Identificarea satelor se succede matematic. O tragere de artilerie antiaeriană încearcă să atingă formaţia reglându-şi înălţimea pe cap.

Domnul Comandor însă schimbă direcţia, iar gogoloaşele purtătoare de schije rămân în urmă şi sub noi. Opt puncte negre se văd cum se apropie de formaţie, se despart în două şi patru trec în dreapta, iar celelalte în stânga.

Trăgătorii scot siguranţele de mitraliere şi încleştează mâinile pe trăgaci. Punctele se apropie, iau forme clare de avioane de vânătoare. Se recunoaşte numai decât silueta de domnişoară suplă sportivă a „Gustavului". Băeţii nu se lasă păcăliţi de iluzii optice.

O rafală de avertisment a şi pornit din ultima formaţie. Un „Gustav" trece pe lângă stol şi degajând lasă să i se vadă pe planuri tricolorul românesc. Este vânătoarea noastră ce ne însoţeşte la obiectiv. Increderea şi siguranţa se cuibăresc în sufletele tuturor. Această conlucrare între vânătoare şi bombardament este cea mai frumoasă frăţie de aripi ce a putut să o vadă cerul până acum.

Vânătoarea începe să joace în jurul stolului de bombardament ca nişte copii în jurul unei fanfare ce mărşălueşte pe o stradă principală. Se dau în lanţuri ca la bâlci, trecând când deasupra când dedesubt şi scrutând mereu cerul.

BOMBELE CAD CA MĂRGELELE

Iată obiectivul. Un sat lungueţ în formă de „T" cu câte două rânduri de case, fără garduri şi cu o lizieră de pomi în partea de Nord-Est, pare că doarme încă sub razele calde ale soarelui. Din lizieră pornesc câteva linii albe care apoi se pierd, pentru a lăsa locul altora să apară. Toate acestea dau a înţelege că vânătoarea inamică a fost surprinsă pe teren şi, mai încearcă să decoleze, fie pentru a se salva, fie pentru a ataca.

Patrula Domnului Comandor a deschis trapele. Acest gest este imitat de toate avioanele. Pe aerodromul inamic încă se mai vede praf şi dinspre Est se vede cum urcă un cârd de vânători inamici.

Incordarea creşte, avionul capocheşte şi dă drumul la bombe. Nu cred să existe un spectacol războinic mai măreţ, mai concludent al puterii, când din înălţimea cerului se desprind bombele asemeni unor mărgele legate de o aţă nevăzută, făcând parcă un ornament de ciucuri explozivi, unei imense perdele mişcătoare ce acopere aproape doi kilometri de cer.

Vânătoarea noastră a observat stolul de bolşevici ce se îndreptă spre formaţie. Patrula din dreapta, ca nişte vulturi se îndreaptă spre ei, angajând lupta aeriană, cu un număr de patru ori mai mare.

Bombele încă străbat adâncimea. Observatorii privesc obiectivul să vadă efectul bombardamentului. Mitraliorii urmăresc învălmăşala ce se face între vânătorii români şi cei bolşevici, gata să primească aşa cum se cuvine pe acei ce ar încerca rupând lupta cu vânătoarea să-şi descarce tunurile lor în formaţia ce le-a deranjat odihna.

Satul Kopani rămâne în urmă. Un strigăt de bucurie se aude prin radio. O mână nevăzută face să apară mici luminiţe care sclipesc asemenea unor stele în miez de noapte. Sclipirile se înmulţesc din ce în ce. Printre case, peste case, prin curţi, prin pomi şi peste covorul verde dela liziera satului ce marca aerodromul inamic.

(Continuare în pag. 30-a)



Revizia motoarelor (S. M. P.)

Probe…



…a medicală individuală. Ceeace interesează, în primul rând …te cuvântul „apt", …re înseamnă „poţi zbura"...



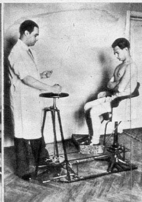
Se ia „tensiunea". Nu avea emoţii, pentrucă altfel eşti pus inutil la regim vegetarian

PENTRU a deveni aviator, nu este suficientă numai voinţa individului, studiile respective şi consimţământul părinţilor! Trebueşte ca, neapărat, comisiunea de medici militari — întrunită în cadrul Institutului Central medical dela Pipera — să dea un aviz favorabil asupra sănătăţii lui. Această comisiune — cu un drept de veto pe care nimeni nu-l poate frânge — cercetează cu minuţiozitate starea sănătăţii individului, folosind — pe lângă pregătirea de specialitate a componenţilor ei — o întreagă „aparatură" modernă, dar care constitue adesea spaima examenelor anuale... Este atât de normală — atunci când iubeşti cu patimă sborul — această teamă pe care aviatorul, în special cel înaintat în ani, o manifestă la epoca anuală a examinărilor! Din această cauză — adese ori — tensiunea „iese" mărită, inima bate mai iute, vederea schioapătă şi multe asemenea pocinoage, care toate tind către o „fişă medicală" puţin mulţumitoare! Noroc că doctorii noştri, în frunte cu şeful acestui institut — medicul Lt. Colonel Dr. Dimitriu, el însuşi vechiu sburător — cunosc aceste simptome şi fac „scăderile" respective, atunci când ele sunt datorite emotivităţii...

Nu am putut ilustra în aceste pagini decât o mică parte din probele la care sunt supuşi viitorii sburători! Ţin însă să adaog, nu pentru îngrozirea viitorilor candidaţi — toate exigenţele medicale fiind făcute spre binele lor şi al armei — ci dintr'o plăcere de a enumera toate



…nere, căci altfel nu se ridică indicele; …acesta arată doar câteva grade, plămânii tăi sunt cam... puţintei!



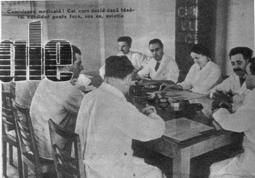
Cu ochii închişi, eşti învârtit bine pe acest scaun, după care urmează să efectuezi „pe picioare" o linie perfect dreaptă. E cam greu, dar tot o fac unii...



Greutatea şi înălţimea…

medicale

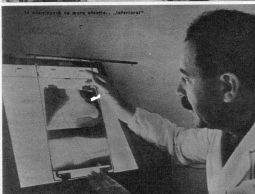
Foto: S. M. P. — P. K.-Stachelscheid


Comisiunea medicală! Cei care decid dacă tânărul candidat poate face, sau nu, aviaţie

probele pe cari odinioară le-am trecut şi eu! Aşa bunăoară nu trebueşte uitat albumul culorilor care — luându-ţi ochii — te obligă totuşi să le ştii mai abitir decât cea mai versată vânzătoare de mătăsuri! Apoi nişte „chestii" din care se constată promptitudinea manevrelor; diverse tablouri — aşa numite „teste" — din care se constată gradul de inteligenţă (proştii nu au ce căuta în aviaţie), vagonetul cu sforicica, etc. — Nu mai este nevoie să adaog că ţi se numără toţi dinţii din gură şi că eşti cercetat cu nişte ochiane până în fundul urechilor sau că eşti pus să citeşti — dela vre-o 10 paşi — cele mai mici litere din lume, şi nici faptul că îţi sunt „ciocănite" toate oscioarele pentru a se cerceta starea reflexelor pe cari în zadar încearcă unii să le ascundă... In afară de aceste probe, un întreg teanc de analize medicale — făcute în prealabil — stau la dispoziţia comisiunei pentru cercetare!

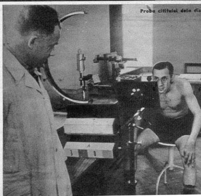
Şi totuşi „cercetătorii medicali" au dreptate! Sborul este o meserie foarte grea. El cere individului care-l practică, un organism sănătos şi complet dotat. Orice exigenţă medicală este utilă aviaţiei şi ea nu face decât să pună la adăpost în primul rând viaţa sburătorului. A căuta să „tragi chiulul" — cum se mai spune — doctorului examinator, pe lângă faptul că aceasta este aproape imposibil, dar înseamnă a-ţi fura singur căciula!.. In aviaţie, acest furt duce la accidente, din cari nu întotdeauna scapi teafăr..

AL. BALDOVIN


Se examinează cu mare atenţie... „interiorul"



Şeful Institutului Central Medical al Aeronauticei, d. medic Lt. Col. Dr. Dimitriu, unul din cei mai vechi medici din aviaţia noastră. Pentru a înţelege pe sburători şi a le cunoaşte păsurile, d. medic Lt. Col. Dr. Dimitriu sboară şi azi fiind posesorul unui brevet de pilot. A trecut şi D-sa odinioară prin toate probele medicale de azi...


Proba cititului dela dist

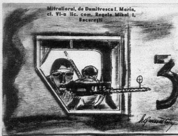
Către tineret

CONFERINȚĂ ȚINUTĂ LA RADIO DE CĂPITANUL AVIATOR CANTACUZINO

Venit de pe front într'un scurt popas și urmând să mă reîntorc între camarazii mei de luptă, peste câteva zile, vă voiu spune câteva cuvinte despre jertfele și contribuția sburătorilor români în răsboiul pe care România îl poartă cu dârzenie, pentru a-și apăra pământul și existența împotriva bolșevicilor.

Aviația — drag tineret — prin perfecțiunea la care a ajuns tehnica aparatelor și implicit și sborul, nu mai este un sport, o distracție ușoară, ci o artă care cere muncă și pregătire intelectuală și fizică pentru a o stăpâni.

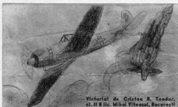
Sburătorii României crescuți în înalta tradiție a marilor


Mitraliorul, de Dumitrescu I. Marin, cl. VI-a lic. com. Regele Mihai I, București

înaintași și maeștri în arta sborului, printre cari citez pe Zorileanu, Aurel Vlaicu, George Valentin Bibescu și alții au fost făuriți de sburători ca Poly-Vakas, Rotaru, Naidinescu, Iliescu-Mitralieră și de șefi ca Andrei Popovici, Beroniade, Negrescu, etc., ce și-au creiat faimă de ași în răsboiul mondial trecut.

Deși sunt pilot de vânătoare și deci firesc ar fi să-mi laud arma, trebuie să recunosc că nu există domeniu în aviație care să implice riscuri mai mici sau mai mari, să ceară mai puțină sau mai multă jertfă de sine.

Bombardierele care pleacă în formații strânse și svârlă tone de explosibile asupra inamicului, trecând prin toate barajele de artilerie anti-aeriană; aviația de recunoaștere care brăzdează cerul vrăjmaș, adeseori în misiuni importante la sute de kilometri în spatele frontului dușman, aducând prețioase informații, ce de multe ori hotărăsc soarta unei bătălii; echipagiile dela asalt atacând cu dârzenie și sânge rece trupele inamice cu mitraliere și bombe, în ciuda infernului de foc deslănțuit de adversari dela mică distanță; sburătorii dela Stuka, specialitate nouă în care astăzi piloții români sunt adevărați maeștri; grupurile de transporturi militare și uni-


Victoria! de Cristea R. Teodor, cl. II B lic. Mihai Viteazul, București

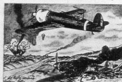
tățile de legătură, toate au meritele lor, înfruntă riscuri și îndeplinesc cu aceiaș abnegație misiunile la inamic.

Sub protecția aviației de vânătoare, fie că cerul este senin, luminos, fie că timpul este mohorât, echipagiile execută sborurile la inamic, trecând prin pânza de foc a bateriilor anti-aeriene sau înfruntând aviația vrăjmașă. Unii se întorc cu misiunea îndeplinită — o victorie — căci victorie nu înseamnă numai doborîri de avioane — alții sunt poate loviți de inamic în aer... eroi anonimi, cari trec în istoria neamului, fără citații în comunicate, dar făuresc acel sfânt simbol de credință în victorie.

Cât de firesc pare faptul că un sburător are la activul său un număr de misiuni sau ieșiri la inamic — cum se spune în limbaj aviatoricesc — și nici-o victorie sau faptă excepțională, care se citează în comunicate. Puțini știu însă că fiecare sbor la inamic, în această uriașă bătălie, în care mașinile și armamentul anti-aerian au atins perfecțiunea, constituie prin el însuși un act de eroism... și asemenea acte de eroism înregistrează cu sutele, zilnic, aviația română, fără ca modeștii ei slujitori să caute alte recompense decât aceia pe care le-o oferă pasiunea sborului și mulțumirea datoriei împlinite. S'ar putea cita mii de cazuri care ilustrează această jertfă de sine, această sfântă împlinire a datoriei, pornită dela comandantul de grup până la umilul soldat care scoate avionul din hangar.

Fără falsă modestie, dar cu convingerea că veți trage învățăminte folositoare, citez la întâmplare câteva exemple fără aprecieri și comentarii, cari caracterizează spiritul de sacrificiu, disciplina și camaraderia de care sunt însuflețiți sburătorii pe front.

Sunt fapte văzute și trăite atât de mine cât și de camarazii mei, dintre cari unii au înscris cu sângele


„Sfârșitul", de Nelu Scheianu, cl. VII lic. Caracal

* Invitat de către Ministerul Culturii Populare și Soc. de Radiodifuziune, aviatorul căpitan Bâzu Cantacuzino a ținut la radio — în ziua de 11 Noembrie a. c. — această cuvântare, în cadrul orei tineretului.

lor pagini de glorie în istoria aripilor românești. Cei citați sunt exponenții eroilor anonimi.

In dimineața zilei de 28 Iunie 1943 formând celulă, adică echipă de două avioane de vânătoare cu adjutantul Moldoveanu, primim ordinul de a însoți și proteja o formație de 3 avioane de bombardament Ju 88, cari aveau misiunea de a ataca o localitate situată mult în teritoriul inamic. Pela jumătatea drumului între linia frontului și obiectiv, adjutantul Moldoveanu mă anunță prin radio:... „avioane inamice în dreapta, înainte și mai sus". Câteva secunde mai târziu, se reped de sus peste noi, patru avioane de vânătoare vrăjmașe. Nu este timp de pierdut. Incingem lupta cu scopul de a înlesni avioanelor noastre de bombardament continuarea drumului spre obiectiv. In toiul luptei primesc un nou mesagiu dela coechipierul Moldoveanu, care mă anunță prin radio: „m'am ciocnit cu un rus... mi-a sburat o bucată din planul stâng... aprobați să mă întorc la bază"!

In acelaș timp, avionul bolșevic care a frânt aripa camaradului meu și l-a silit să părăsească lupta, se prăbușea rotindu-se în vrille, la pământ.

In ajutorul celor trei ruși cari continuau să atace, vin încă opt avioane de vânătoare inamice. Lupta devine infernală. Cele trei bombardiere nu se abat însă din calea lor. Deși îngreunate de bombe și rămase cu apărarea unui singur vânător împotriva a 11 inamici, ele își urmează cu sfințenie drumul spre obiectiv, înfruntând focul vrăjmaș, fără o clipă de ezitare care să marcheze intenția de a se abate dela misiunea ordonată sau de a se înapoia acasă înainte de a o fi executat.

Este secundar faptul că trei avioane inamice au fost doborîte, că și dintre ai noștri au fost loviți sau doborîți. Esențialul este că misiunea a fost executată.

...Și iată cum un fapt divers de front; o misiune de bombardament și o protecție aeriană, pot înscrie prin minunate atitudini ca aceea a adjutantului Moldoveanu și spiritul de sacrificiu și împlinire a datoriei atât de larg ilustrate de cele trei echipagii de bombardament, acte de eroism anonim, cari constituiesc simbolul virtuților românești.

Imi vine în minte un alt minunat fapt de arme săvârșit de un maistru mecanic anume Vlăduț, unul din acei devotați și anonimi colaboratori de fiecare clipă ai sburătorilor.

La aerodromul de bază al unității noastre, avioanele sovietice de asalt luaseră obiceiul să facă incursiuni dese, în formațiuni puternice. Când subit apăreau peste noi, tot personalul navigant și terestru se repezea în mod firesc la adăposturi, prin șanțuri sau gropile din câmp, iar piloții din alarmă, decolau imediat spre a face apărarea aerodromului.

Cu ocazia unui asemenea atac, maestrul mecanic Vlăduț se repede la un avion indisponibil pentru sbor, aflat pe câmp, dar cu armele de bord în funcție. Doi soldați-mecanici sub imboldul său, trec la coada avionului și-l mută în direcția avioanelor vrăjmașe mai apropiate, în timp ce Vlăduț trage astfel dela sol cu tot armamentul de bord al aparatului, sub potopul de fier și foc al inamicului.

Fapta lui Vlăduț, pornită spontan, din proprie inițiativă, a uimit camarazii și superiorii. Cu modestia caracteristică celor ce trăiesc în vâltoarea sborului, Vlăduț a considerat gestul său firesc, dându-i astfel o și mai mare valoare.

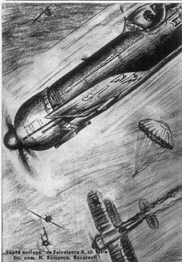
Asemenea fapte de bravură, devotament și abnegație pentru țară, camarazii mei — de toate gradele și din toate categoriile de aviație — săvârșesc zilnic acolo, pe frontul de răsărit.

In vâltoarea luptelor grele pe cari ei le poartă la mii de metri înălțime și la o depărtare de sute de kilometri de Patrie, pentru care adeseori se jertfesc, sburătorii români au făurit un zid aerian de care se lovește neîncetat puhoiul aviației vrăjmașe.

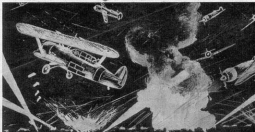
La adăpostul aviației și oastei române — care luptă într'o strânsă camaraderie de arme cu aliații noștri germani — țara întreagă și în primul rând voi, tineri, puteți să vă desăvârșiți în liniște studiile și să vă bucurați de o viață nestingherită de ororile războiului purtat atât de departe.

Păstrați în sufletele voastre nădejdea că bărbăția și faptele de vitejie ale fraților și părinților voștri nu vor fi fost în zadar și că România va trăi frumoasă și întregită, așa cum ne-au lăsat-o părinții și înaintașii noștri.

> *Nimic nu ne dă în ghiarele pasiunilor deșarte decât trândăvia.*
>
> CRÉBILLON

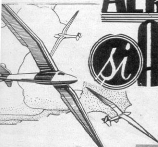


„Luptă aeriană" de Bulculescu A. cl. VII-a lic. com. N. Bălcescu, București



„Atac de noapte", de N. Scheianu, cl. VII-a lic. Caracal

AEROMODELISM și AEROMODELE





eromodelismul așa cum îl cunoaștem astăzi, ca o manifestare sportivă a tineretului s'a născut imediat după descoperirea avionului și cu mult înainte de desăvârșirea lui. Astfel în 1905 are loc prima manifestațiune aeromodelistă, care întrunește la Paris, câteva zeci de tineri și entuziaști creatori de avioane în miniatură, care s'au luat la întrecere în sbor.



Lansarea unui aeromodel cu multă agilitate

Aeromodelul a existat cu mult înainte de acestea, ca premergător al avionului: aeromodelul de investigație științifică, aeromodelul creat de cercetătorii perseverenți cari încercau prin el să rezolve marea taină a sborului mecanic. Primul aeromodel amintit de istoriografi este porumbelul sburător al lui Architas din Tarent, ilustru matematician, filozof și general grec care a trăit pe vremea lui Platon, adică cu 500 de ani înainte erei creștine. Casiodor pomenește în cărțile lui de o scrisoare a lui Teodoric regele Ostrogoților prin care felicită pe Boetius pentru minunatele lui păsărele care sburau și cântau.

Adevăratul părinte al aeromodelismului de astăzi este însă „Planophorul" lui Pénaud un tânăr de 20 ani care prezintă la Tuilleries în 1872 un admirabil aeromodel cu motor de cauciuc care reușește să sboare spre mirarea tuturor timp de 12" pe o distanță de 60 metri la $2\frac{1}{2}$ m. înălțime, păstrând tot timpul sborului o admirabilă stabilitate.

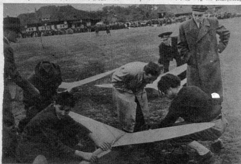
Planophorul lui Pénaud era uimitor de simplu deosebindu-se esențial de toate celelalte complicate și dificile proecte ale predecesorului lui. Dela el încep apoi încercările serioase care duc la desăvârșirea aeromodelului științific prin Langley și apoi la descoperirea însăși a avionului.

De îndată ce omul de știință a reușit să realizeze aparatul cu care să se ridice singur în aer, aeromodelul pierde din importanța lui științifică, câștigând în schimb teren în preocupările tineretului care găsea în el o admirabilă preocupare aviatică și o deplină satisfacție științifică și sportivă.

Astăzi aeromodelismul constitue pentru multe popoare un adevărat comandament național care desvoltă spiritul aviatic al tineretului, îndreptându-l spre aviație.

Prin aeromodelism, tineretul școlar, în special, e îndrumat să cunoască și să îndrăgească aviația prin construirea aeromodelelor, aceste admirabile jucării științifice, pentru realizarea cărora se cere talent, perseverență, pasiune și un deosebit discernământ științific.

In adevăr, ca să poată sbura, aeromodelul respectă aceleași legi meca-



Pe câmp au înflorit aeromodelele


O demonstrație de aeromodele...

nice ca și avionul cel mare. Cunoașterea și respectarea acestor legi sunt necesare pentru tânărul constructor care dorește să-și vadă minunatul său aeromodel sburând desăvârșit.

Aeromodelismul câștigă curând sufletul copiilor și chiar al oamenilor mari care se apropie de el. Pentru desăvârșirea realizărilor sale, aeromodelistul nu va precupeți nici un efort. Munca cea mai migăloasă devine o plăcere, iar cele mai dificile probleme de aerodinamică aplicate și technologie devin preocupările lui de fiecare zi, iar realizarea lor o bucurie.

Tânărul aeromodelist se încadrează atât de desăvârșit în aeronautică în cât curând de tot aviația și problema ei nu mai prezintă pentru el nici un secret.

Un aeromodel se poate lucra și într'un înzestrat atelier de aeromodele cu scule și materiale speciale ca și pe un colț de masă cu un briceag bun, cu o pilă și un traforaj. Lipsa de confort și utilaj se înlocuiește aci mai mult decât în orice altă parte prin desăvârșită însuflețire.

Un aeromodel se realizează cu câteva baghete de lemn de teiu sau de brad cu secțiune patratică sau dreptunghiulară cu laturi cuprinse între 2 și 15 mm., placaj de 1 sau 2 mm. pentru confecționarea panourilor fuselajului și pentru nervurile aripilor, sârme de aluminiu pentru capetele de aripi, ață de matisat, o hârtie bună pentru împânzit și clei pentru lipit. Intreg acest material atât de simplu, intrat în mâna tânărului aeromodelist, care cu ajutorul câtorva scule: un traforaj, un briceag bun și câteva pile, va realiza minuni de execuție.

Aeromodelismul prin diversitatea lui, e accesibil tuturor vârstelor. De la modelele simple decupate din cartonul unei cărți poștale și până la complicatul aeromodel cu motor cu benzină sunt nesfârșite posibilități de afirmare a talentului de constructor și a ingeniozității lui.

Aeromodelele în general se împart în două clase mari: aeromodele planoare și aeromodele cu motor numite propulsoare.

Primele plutesc numai în aer, în coborârea lor lină spre pământ, putând însă realiza înălțimi apreciabile în curenții ascendenți de coastă și în special în curenții termici.

Aeromodelele propulsoare dispun însă și de mijlocul de tracțiune format din motor și elice. Sunt aeromodelele cari se aseamănă cu avioanele mari — și sboară la fel ca ele — decolând singure și aterizând pe trei puncte asemenea celor mai desăvârșite aparate de sbor.

După forma motorului utilizat, aeromodelele sunt propulsoare cu motor de cauciuc care acționează asupra elicei prin elasticitatea sa de torsiune așa cum l-a utilizat prima oară tânărul Pénaud în 1872 și aeromodele propulsoare cu motor cu benzină.

Aceste mici motoare în doi timpi cu puteri cuprinse între 1/10 până la 1/4 de H. P. — sunt adevărate minuni de execuție și preciziune și cari intrate în mâna talentaților aeromodeliști nu mai prezintă nici un secret. Ele sunt demontate și montate cu ușurință, reparate la nevoe — iar punerea lor în funcțiune nu mai constitue nici o dificultate.

In raport cu mărimea lor, aeromodelele sunt aeromodele primare construite din carton, aeromodele de faza I-a cu anvergura aripei până la 60 cm., aeromodele de faza II-a, cu anvergura aripei până la 100 cm. și în sfârșit aeromodele de faza III-a cu anvergura aripei peste un metru. Regulamentele internaționale admit la concursuri aeromodele cu anvergura aripei până la 2,50 metri.

Deosebit de interesante sunt deasemenea și aeromodelele speciale: aripile sburătoare, aeromodele cu aripi bătânde: ornitoptere, care imită sborul păsărilor, precum și aeromodelele de cameră alcătuite dintr'un schelet foarte fin din paie de orez sau baghete subțiri din lemn de balza — (lemn care crește în țările tropicale și are o densitate egală cu densitatea plutei), împânzite cu microfilm: un strat subțire de acetat sau azotat de celuloză. Aceste aeromodele nu întrec greutatea de câteva grame și pot sbura numai în interiorul unei încăperi închise, hangar sau hall mai mare. Realizează astfel leneșe și minunate sboruri de mai multe minute. Un asemenea aeromodel a sburat la un concurs un sfert de oră într'o sală mare în care 4 concurenți așezați în colțuri suflau ușor asupra modelului ca să-i schimbe direcția și să-l silească astfel să înconjoare sala.

Și astfel minunatele aeromodele atrag copiii spre aviație și desăvârșesc educația preaviatică.

Pasiunea lor pentru aceste construcții a nelimitat dorința lor de a realiza modele cât mai desăvârșite, creiază adevărați technicieni și inspirați realizatori printre care se vor desăvârși mai târziu marii constructori, ca și cei mai pasionați sburători.


Frontul viitorilor piloți este trecut în revistă (S. M. P.)



Mare activitate pe câmpul unei școli de planorism (S. M. P.)

SBOR fără motor



A l doilea factor absolut necesar pentru selecționarea nouii generații, a acelor ce doresc să devină sburători, *este cercetarea calităților lor sufletești.*

Celui ce i se încredințează conducerea unui avion de vânătoare, sau de bombardament trebue să fi dovedit ani dearândul și caracter și aptitudini pentru această frumoasă și nobilă misiune; trebue să fi dat dovada unui bărbat cu inima curajoasă, de disciplină și spirit de jertfă fără seamăn; *calități care sunt mai importante în ceasul hotărâtor decât superioritatea materială.*

Aceasta pentru că se poate spune azi cu destulă precizie, că *sborul prin el însuși nu este altceva pentru arma aeriană,* decât ceeace este marșul pentru armele terestre și *ceeace rămâne esențial într'un sbor, este executarea misiunii ce i-a fost ordonată prin acest sbor.*

De exemplu: Un avion ce sboară până la Stalingrad, nu realizează nimic prin acel sbor, chiar dacă el a fost executat în cele mai perfecte condițiuni technice și de cel mai bun pilot, *dacă misiunea ce i s'a încredințat* — un bombardament, o fotografie aeriană — *nu a fost executată.*

Pentru executarea unei misiuni, nu este suficient să fie dotat dela natură numai *cu calități de bun sburător, ci trebue să fie și un om de caracter.* Singur, înecat în oceanul de azur, sau în vâltoarea norilor, ori în besna nopții, *aviatorul trebue să-și îndeplinească misiunea,* fără să simtă cotul camaradului, sau să audă comanda șefului. In cele mai încercate clipe, singurul sprijin al aviatorului *este inima, pe care și-o simte bătând și conștiința care îi este șeful.*

Lui, numai sufletul și rațiunea îi comandă în acele supreme împrejurări.

Și aici, în cercetarea și formarea calităților sufletești ale viitorului sburător, planorismul este mijlocul cel mai bun de educatie al tânărului sburător.



Sport, în orele libere, pentru tinerii planoriști (S. M. P.)

Astăzi sboară sute de tineri în şcoalele noastre de sbor fără motor.

Aici în sborul fără motor, tineretul nostru îşi încearcă necontenit curajul şi spiritul de sacrificiu, căci elevul planorist acţionează dela început singur, aparatul său de sburat. El începe cu salturi de lăcustă, ca apoi să se înalţe cât mai sus, să facă viraje şi apoi să plutească în raiul norilor şi în liniştea măreaţă a văzduhului.

lev planorist primeşte instrucbor dela profesorul său. În— Ţepeş Vladimir — a căzut rzie într'un sbor de şcoală

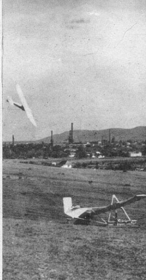
In acest sbor plutit şi liniştit este o adevărată recreaţie.

Acum începe tânărul să înţeleagă farmecul deosebit al sborului fără motor.

Sborul fără motor nu este o luptă contra naturii, ci este în legătură cu natura. Soarele, vântul şi norii sunt prietenii sborului fără motor.. Deci sburătorii fără motor sunt prieteni cu natura.

Tot aici, în taberile şcolilor de sbor fără motor, tineretul se obişnueşte cu traiul în colectivitate, împreună cu alţi camarazi veniţi şi ei să înveţe sborul fără motor. *Aici se cimentează legăturile de prietenie* între cei care mâine vor fi membrii aceluiaş echipaj, cei care vor acţiona în aceiaşi patrulă de vânătoare sau de bombardament; *aci se formează adevăratul spirit aviatic.*

Aci în sborul fără motor *se desvoltă disciplina consimţită liber, camaraderia şi solidaritatea de echipă.*



Un planor a aterizat. Altul este gata de aterizare *(S. M. P.)*

Un ins nu poate practica el singur sborul fără motor; întotdeauna este nevoe de o echipă. Zece până la doisprezece tineri lucrează toţi pentru unul: întind sandoul, transportă planorul, împing la cărucior, pentru ca unul singur să poată sbura.

Acestea sunt valorile educative ale sborului fără motor şi numai ele ar putea fi decisive, dacă şi în ce măsură să fie instruit viitorul sburător şi în sborul fără motor.

In concluzie:

In instrucţia preaviatică ce se face în sborul fără motor *se realizează nu numai instrucţia sborului, dar şi selecţia şi auto-selecţia celor mai valoroase elemente din rândurile generaţiei tinere.*

In modul acesta, după o astfel de educaţie preaviatică, făcută în planorism ani dearândul, sarcina instrucţiei aviatice în timpul stagiului militar este uşurată foarte mult, având un personal selecţionat şi instruit aproape perfect.

Cpt. av. PĂTRU MIRCEA



Intre cer şi pământ planând...



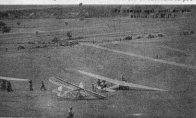
Pasiunea manşei...

O DATĂ cu aşternerea grea a linţoliului cenuşiu al toamnei, glasul motoarelor de pe câmpurile de sbor ale şcoalelor civile de pilotaj a amuţit. Avioanele au fost garate sau trimise la revizii technice în ateliere; instructorii se bucură de un concediu bine meritat, după activitatea istovitoare din cursul sezonului, iar foştii elevi, acum piloţi de turism au luat fie drumul şcolilor militare de aviaţie fie se pregătesc pentru stagiul de antrenament al rezerviştilor... Numai conducătorii şcolilor, ai asociaţiilor aviatice şi cei dela T.A.R. nu-şi pot îngădui acest răgaz. Dimpotrivă, în aceste instituţiuni activitatea este tot atât de încordată, iar griji noui sunt la ordinea zilei. Aci se întocmesc aşezările de funcţionare ale complicatului mecanism şcolar pentru seriile de piloţi din anul viitor. E destul să spunem că, în afară de cei ce lucrează la programele cursurilor teoretice, care vor începe în curând, sunt numeroşi cei ce se gândesc încă de pe acum la aşternutul paturilor, la felul de hrănire şi modalităţile de cazare a elevilor în viitoarea campanie de sbor. O armată întreagă de conductori de servicii şi de funcţionari se osteneşte, drămuind toate prevederile, pentru a asigura condiţii cât mai bune tinerilor care-şi infloresc visurile adolescenţii năzuind la cucerirea văzduhului.

Nu mai vorbim de locul important pe care-l ocupă în această activitate grijile celor ce diriguesc destinele şcolilor de pilotaj, procurarea materialului de sbor şi punerea lui în stare de funcţionare cu maximum de randament şi siguranţă.

Toate acestea se fac numai şi numai pentru tânărul candidat, care în miezul acestei toamne îşi împlineşte hotărîrea de a deveni pilot. Pentru buna lui cazare, anul acesta s'au cheltuit de stat sute de milioane de lei cu instalaţii şi echiparea şcolilor; pentru buna desvoltare fizică a lui a organizat terenuri de sport şi o viaţă plăcută în aer liber; pentru siguranţa lui şi cât mai uşoara deprindere a sborului, pregăteşte şi instrueşte mereu instructori aleşi dintre sburătorii cei mai înzestraţi.

Desigur că osteneala aceasta a unei atât de vaste organizaţii de oameni devotaţi unui scop nobil, n'are cum să fie bănuită de tânărul de 17—20 de ani, care în preajma acestui început de an şcolar, de înscrieri la tot felul de examene şi cursuri care împlinesc destine, a



Pe câmpul unei şcoli de planorism. (S.M.F.)

sunat timid la uşa unei asociaţii aviatice. S'a informat, strateg, dela uşier dacă se mai primesc înscrieri „la pilotaj".

— Crezi că pe mine m'ar putea primi? adaogă el a-rătându-se, ca şi când ar aştepta dela uşier să-i confirme dacă înfăţişarea sa fizică „face pentru un pilot".

— Mergeţi la d. secretar, îi spune uşierul şi tânărul târăşte paşii amorţiţi de emoţie spre biroul indicat. Oare va fi el bun pentru aviator?

Poate că acest tânăr este un meşter în construcţia aeromodelelor şi atunci emoţia lui se mărgineşte doar la înfrângerea barierelor formale; poate că el este şi posesorul unui brevet sau două de planorism şi atunci se află o deosebire aproape fundamentală: pentru el şcoala de sbor cu motor nu e decât trecerea normală într'o clasă superioară. Ştie că nu va mai avea decât să-şi revizuiască, la cursurile teoretice, alături de alţii mulţi, cunoştinţele de fizică, de matematici şi să mai afle lucruri noui de navigaţie, motoare, meteorologie şi altele, fără însă ca sborul să mai constitue un secret pentru el.

An cu an învăţarea sborului capătă o tot mai accentuată sistemă. Nu este mult de când înscrierile se făceau pe câmpul de sbor, primăvara, într'o margine, unde şeful şcoalei sta la o masă de scânduri fixate pe ţăruşi bătuţi în pământ. Când şcolile de sbor şi-au fixat un birou, cu etichetă pe uşe, la sediul asociaţiilor sau aerocluburilor, părea că se modifică însăşi concepţia despre sbor. Şi poate aceasta nu e departe de adevăr. Însă tradiţia a dat loc la întâmplări adesea comice.

Intr'un grup de tineri care intrau să se înscrie în birourile unei asociaţii aviatice instalate intr'un impunător blok-house unul întreba pe colegi plin de mirare şi de neîncredere:

— ...Dar, şcoala asta văd că n'are avioane de cât în fotografiile de pe pereţi.... Unde sunt avioanele adevărate?

Fără îndoială că întrebarea nu rezultă din ignoranţă ci din tradiţie sau mai curând din nerăbdarea de a ajunge cât mai neîntârziat la avion. Ea ne aminteşte fără greşală de năvărliosul Toader, fiul „hăbăuc" al lui Simion Mândruţă din Vaslui şi eroul atât de realizat al d-lui Victor Ion Popa din romanul „Sfârlează cu fofează", de mecanicul Costache Dumnezeu cu făptura şi isprăvile lui consemnate de istoria anecdotică a aeronauticei noastre şi de felul cum se învăţă pilotajul în primii ani ai avionului.

ATUNCI ŞI ACUM

Pe vremea aceia şcoala de pilotaj începea cu rulajul pe teren, manevrând comenzile unui avion despănzit; — se admitea această pedagogie a sborului puţin cu „tangajul" ce se face azi la primele lecţii din şcolile de sbor fără motor. După ce elevul se sătura de rulat pe teren, i se îngăduia să se urce pe alt avion cu care făcea mici sărituri ca de lăcustă sau cum se fac azi salturile cu planorul la coastă. Evenimentul cel mai emoţionant se petrecea însă când elevul trebuia să decoleze şi să facă viraje pe sus, fiindcă iar se găsea unul atât de înzestrat ca să-şi menţină dela început avionul în echilibru. În general se producea o întreagă gamă de evoluţii neregulate: aci avionul intra în pământ, aci ameninţa să se răstoarne pe o parte sau pe alta, sau



cabra până să se întoarcă peste cap, dacă nu se angaja în prăbuşiri care numai prin minune nu se terminau cu o catastrofă. Aviatorii care au făcut pilotajul în acele vremi, povestesc cu mult haz întâmplări cu camarazi de şcoală care odată ce luau înălţime, în asemenea împrejurări, nu mai aveau curajul să mai aterizeze. O teamă înspăimântătoare de contactul cu pământul le paraliza curajul, astfel că se învârteau în aer până terminau benzina şi atunci vrând-nevrând trebuiau să aterizeze. De multe ori aparatul acela ori era trimis la reformă, ori trebuia neapărat să intre în atelierul de reparaţie.

Câtă diferenţă între şcoala de acum şi cea de atunci, căreia desigur, îi păstrăm tot respectul cuvenit marilor înfăptuiri şi înaintaşi! Azi anual se instruesc mii de piloţi cu 'minimum de incidente şi foarte rar câte un accident mai grav. E drept că evoluţia pilotajului a fost condiţionată şi de progresele uluitoare ale mecanicei şi ale aviaţiei cu deosebire. Elevul pilot de azi sboară cu instructorul la bord, care nu-l lasă singur până nu se încredinţează că acesta a deprins condiţiile elementare pentru a sbura singur. Instructorul şi elevul au comunicaţie prin aviofon, prin care primul face observaţiile necesare şi dă directive chiar în timpul sborului. Sunt acum avioane de şcoală cu dublă comandă, în care instructorul stă alături de elev, astfel că sfaturile sale sunt mult mai eficace.

Dacă mai adăogăm plăcuta şi lesnicioasa învăţare a planorismului şi prin care trecerea la pilotajul avionului se face chiar cu mai multă uşurinţă, ne putem da seama cât de mult a evoluat şcoala sborului.

Dar uşurinţa învăţăturii pilotajului şi siguranţa cu care ei se face azi, nu scapă pe tânăr de griji, de muncă. Aviaţia cere o mulţime de cunoştinţe fără de care nu se poate ajunge un pilot complet.

O instrucţie preliminară, cea teoretică, o cultură a-viatică, fizică şi spirituală, care să se acumuleze paralel cu pilotajul sunt condiţii indispensabile, pe care Statul se străduieşte să le înlesnească tineretului aviatic român.

Este sigur că numeroşi candidaţi, care se înscriu acum la cursurile de aviaţie ale asociaţiilor şi aerocluburilor din Bucureşti şi din Provincie se vor bucura de o viaţă în şcoli mai bună chiar decât a piloţilor ce deabia au părăsit aerodromul şcolii, datorită experienţei organizatoare şi măsurilor noui de ameliorare.

ION VELICIU



Pavilionul unei şcoli de sbor fără motor.

O MISIUNE DE PEDEPSIRE

(Urmare din pag. 19-a)

De fiecare dată, ele se învelesc cu o haină de fum, apoi din ele isbucnesc flăcări și pe ici pe colo, spre cer, se ridică nori groși de fum.

Partea de Nord a satului arde. Pe aerodromul inamic se vede cum avioanele încep să decoleze printre explozii. Un avion ia foc, aerodromul se acopere cu praf și fum, nu se mai vede nimic.

UN AVION BOLȘEVIC CADE IN FLĂCĂRI

Patrulele degajează spre stânga, luând capul compas spre Vest. Departe în urmă, se zărește încă lupta vânătoarei noastre, ca niște muște ce se joacă în soare.

O celulă din cele două ce rămăseseră să ne însoțească pică și se îndreaptă spre camarazii ce angajaseră lupta. Artileria antiaeriană începe să tragă cu furie. Loviturile ei sunt scurte și jos, dar se apropie văzând cu ochii de coada ultimei formații.

Cei doi vânători rămași a ne însoti până la trecerea liniilor, se dau sglobii în lanțuri, trecând prin fața formației care, pentru a prinde viteză, pică ușor.

A. c. A-ul inamic prin acest picaj este păcălit. El văzuse tragerea scurtă și o lungise. Acum loviturile rămân în urmă și sus.

Din dreapta șase vânători bolșevici, cu intenție de a ne tăia calea, se îndreaptă spre noi, căutând să-și ia poziția cea mai favorabilă pentru a ataca din unghiul mort al mitralierelor noastre. Momentul critic este însă observat de întreaga formație, mai ales de Domnul Comandor care, printr'un viraj către stânga mai pronunțat, face ca întreaga ceată de vânători inamici să fie chiar în pânza de foc a mitralierelor.

Formația se strânge dintr'odată, încât patrulele par a fi una lângă alta. Primul vânător bolșevic ce atacă este primit dela distanță cu focul a zeci de mitraliere. Acesta îi tae elanul și degajează în sus, unde este primit de cetula vânătorilor noștri. Lupta dacă poate fi numită luptă, a durat o fracțiune de secundă, bolșevicul se prăbușește în flăcări către pământ. Al doilea bolșevic, care deschisese focul cu tunul încă dela o mare distanță din cauza surprizei intră în spatele formației, unde mitralierele toate trăgeau, renunță la atac și pică vertiginos în jos. Ceilalți n'au mai încercat să atace. Formația era mult prea tare pentru curajul și simțul lor războinic. Au marcat o intenție de atac și apoi au degajat către stânga sperând să găsească alt moment prielnic atacului.

I-AM PEDEPSIT!

Vânătorii noștri supraveghează cerul. Liniile noastre s'au apropiat. De sus soarele învăluie întreaga formație, ca o cunună de aur. Bolșevicii au fost din plin pedepsiți. Terenul lor va fi impracticabil. Cei rămași își vor căuta altă casă, cei atinși își vor da seama ce înseamnă ciocanul unui Grup de Bombardament românesc.

Comandantul privește în urmă. Verifică patrulele, sunt toate și într'o aliniere mai ceva ca la paradă. Zâmbește satisfăcut. Celula de vânătoare intră cu flapsurile scoase în patrula capului mergând cu aceiași viteză.

Domnul Comandor le face semn de felicitare cu mâna. Toată lumea e mulțumită. Suntem de mult în liniile noastre. Vânătoarea își ia rămas bun dela noi, picând prin față. Pilotul automat intră în funcțiune. Observatorii scot din buzunare bomboane și ciocolată împărțind echipajelor. Pericolul a trecut, dușmanul a fost pedepsit. Gândurile tuturor se îndreaptă departe, depășind cu mult viteza avionului. Se pun siguranțele la mitraliere și se fixează în locașul lor. Aerodromul apare ca o pătură verde și moale ce-și așteaptă cu drag păsările din sbor. O clădire mare roșie, cantonamentul își înalță fruntea spre cer, ca și cum ar căuta peste case să privească în zare la întoarcerea formațiunilor și cu ele și a băieților care seara îi vor da iarăși viață sguduind-o din temelie.

Intreaga formație pică. Pământul, iar pe el apar umbrele avioanelor așezate ca pătrățelele unei cutii de șah.

Defilarea pe deasupra aerodromului este o desfătare regală pentru mecanici. Fiecare caută parcă să-și recunoască avionul în văzduh.

— Sunt toți, zise un mecanic, aruncându-și boneta spre cer sărind de bucurie.

— Păi se putea altfel, îi răspunse calm un maistru răsucindu-și o țigare. Când sboară Domnul Comandor norocul este totdeauna de partea noastră.

Avioanele au rupt formația înșirându-se pe cer într'un cerc larg.

Urmă aterizarea. Când toți s'au strâns la biroul de operații pentru întocmirea dărei de seamă, Domnul Comandor dicta cu voce solemnă și plină de emoție.

Misiunea îndeplinită în foarte bune condițiuni, inamicul a fost pedepsit cavalerește la el acasă.

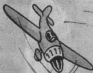
Liniștea pune stăpânire o clipă pe băeți, parcă Gion Georg și Moș Costică erau printre ei, cu surâsul pe buze, satisfăcuți.

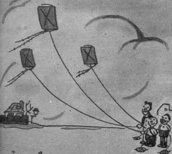
DEM. BEN. CARAC

Glume Aerodinamice de

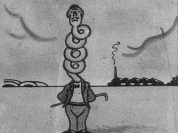


Elev-pilot în U.R.S.S.

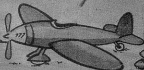




În formație ......



Domnul Tucă a urmărit cu privirea, sborul avionului:......





Găina:- Uite fiule, aia-i pasărea și alea-s ouăle ei!.....

DOI BRAVI:
CPT. AV. DEM. BEN. CĂRAC ȘI
LT. AV. GERMAN KORNBLUM
(citiți articolele din corpul revistei)

CPT. BAER KARL
OF. LEG. GR. 5 după K
634



Taxa poștală plătită în numerar conform a